



**Statens vegvesen**  
**Vegdirektoratet**



**POLITIET**

POLITIDIREKTORATET

---

**Automatisk trafikkontroll**

**Retningslinjer for valg av steder og  
strekninger for automatisk trafikkontroll  
(ATK)**

---

+Dokumenthistorie:

Rev 4 Omhandler også streknings-ATK. Introduserer skadekostnader

Rev 3.0 erstatter Rev. 2.0 fra november 1999

i Rev 3.0 er forventet skadegrad introdusert.

Rev 2.0 erstatter Rev.1.0 oktober 1996

I Rev. 2.0 er retningslinjer for valg av ATK-rødlys fjernet.

Rev.1.0 erstattet Rev 0 fra 1993.

Dokument nr W 105 D03 41A

Dokumentet er godkjent.

Dato 22.06.09 .....

  
.....  
Finn Harald Amundsen

Vegdirektoratet

Dato 29.06.09 .....

  
.....  
Jan Morgan Guttormsen

Politidirektoratet

## RETNINGSLINJER FOR VALG AV STEDER OG STREKNINGER FOR AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL (ATK)

Retningslinjene inneholder kriterier for valg av steder og strekninger for ATK fartskontroll. Det er videre beskrevet krav til før- og ettermålinger av fartsnivå og forutsetninger for fjerning av ATK.

### 1. KRITERIER FOR ETABLERING AV ATK.

- 1.1 De samlede **skadekostnadene** på den aktuelle vegen (begge trafikketninger) skal være blant de 10 % høyeste i landet. De Forventede Skadekostnadene (FSK) skal være mer enn 30% høyere enn gjennomsnittet for tilsvarende vegstrekninger, (Normale Skadekostnader NSK)
- 1.2 **Gjennomsnittsfart** skal være høyere enn skiltet fartsgrense, målt over en uke. På strekninger der alvorlige ulykker har skjedd til spesielle tider på døgnet, kan kjørefart måles i det samme tidsrom, fortrinnsvis 6 timer (min 4).
- 1.3 ATK etableres i den trafikketningen hvor det forventes størst trafikksikkerhetsgevinst eventuelt i begge retninger
- 1.4 **Tilleggskriterier for streknings-ATK:**
  - Kontrollstrekning 2 - 10 km
  - Lik fartsgrense på hele kontrollstrekningen
  - Kontrollstrekningen skal ha en geometri (både horisontalt og vertikalt) som ikke setter begrensninger i forhold til å kunne kjøre fortere enn fartsgrensen i ethvert snitt på den aktuelle strekningen.
  - Kontrollstrekningen skal ikke inneholde vegkryss eller avkjørsler med  $\text{ÅDT} > 250$

#### AD: Kriterium 1.1

Skadekostnadene, forventet og normal(FSK og NSK) beregnes som i programvaren TSEffekt (versjon 3.2). Beregningen baseres på skadetall for minimum 4 år.

#### AD: Kriterium 1.1 og 1.2

Som hovedregel skal begge kriterier være oppfylt. Dersom et av kriteriene ikke er oppfylt, men det andre er det med god margin (mer en 20 %). Kan verdien av den forventede reduksjon i skadekostnaden beregnes.

## 2. UNNTAK

- 2.1. Det er anledning til å etablere ATK i tunneler, og på lange bruer, hvor gjennomsnittsfarten er mer enn 10 km/t høyere enn fartsgrensen, uten å ta hensyn til ulykkesfrekvens eller forventet skadegradstetthet.
- 2.2. ATK kan etableres på andre vegstrekninger der politiet har vansker med å gjennomføre kontroller, og hvor risikoen for alvorlige fartsrelaterte ulykker vurderes å være stor. Etablering kan her foretas uten at punkt 1 – 3 er oppfylt. Dette kan kun skje etter godkjenning fra Vegdirektoratet og Politidirektoratet.

## 3. PLASSERING AV FOTOSKAP (MÅLESTED) i punkt-ATK.

Fotoskapene plasseres 0 – 300 m fra ulykkespunktet der slike finnes. Anbefalt avstand mellom kontrollstedene (punkt-ATK) i forhold til skiltet fartsgrense:

Fartsgrense 50 og 60	2 – 3 km
Fartsgrense 70 og 80	4 – 5 km
Fartsgrense 90 og 100	5 – 10 km

Steder med fartsgrense 30 og 40 skal normalt ha fysiske tiltak som innsnevring, fartshumper ol, og fotobokser vil således ikke være et aktuelt tiltak.

Ved beregning av avstand mellom kontrollstedene tas det ikke hensyn til hvilken kjøreretning fotoskapene dekker.

I tunneler plasseres fotoskap mer enn 150 m inn i tunnelen både fra innløp og utløp.

**I streknings-ATK plasseres ett fotoskap i hver ende av den aktuelle strekningen**

## 4. FØRMÅLINGER AV FART.

Førmålinger forutsettes gjennomført slik at både gjennomsnittsfart, 85 % og 95 % fraktil samt spredning beregnes.

- Ved punkt-ATK måles fart i aktuelle retninger i et snitt i umiddelbar nærhet av stedet hvor fotoskap tenkes plassert.
- Ved streknings-ATK måles fart aktuelle retninger i et representativt snitt på strekningen.
- Det måles minst en uke sammenhengende
- På strekninger der alvorlige ulykker har skjedd til spesielle tider på døgnet, kan hastighetsmålinger fra kun det aktuelle tidsrom benyttes.
- Målingene utføres på barmark og bør legges utenfor piggdekk-sesongen.

ATK i tunnel:

- Førmålinger knyttes til tunnelens midtparti (tunnellengde minus 150 m i hver ende)  
For tunneler med mer enn et løp, regnes løpene separate mht fart og evt. ulykker.

## **5. ETTERMÅLINGER AV FART.**

Målinger skal foretas ved fotoskapene og gjøres på barmark utenfor piggedekksesongen. ATK-utstyret kan brukes til å måle gjennomsnittshastighet, 85 % fraktil, 95 % fraktil, spredning osv. Statistikkfiler må tas vare på til etterkontroll av effekten av kontrollstedet.

Ved streknings-ATK foretas dessuten fartsmålinger mellom fotoskapene 1 uke pr år.

## **6. FJERNING AV ATK.**

ATK kan fjernes når den ulykkesreduksjonen som ble oppnådd ved opprinnelig etablering av ATK, er oppnådd ved andre trafikksikkerhetstiltak for den samme strekningen. Beregnet effekt av andre TS tiltak sammenlignes med den effekt man oppnådde i løpet av første fire driftsår med ATK eller med gjennomsnittlig effekt av ATK på tilsvarende veg. Effekten beregnes i henhold til Håndbok 140, Konsekvensanalyser.

### Referanser:

Håndbok 140 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen 2005

Automatisk Trafikkontroll, oppsummering av effekter, Statens vegvesen 1996

Effektkatalogen for trafikksikkerhetstiltak, TØI-rapport 572/2002

Skadegradstetthet – SGT, TØI-rapport 618/2002

TSEffekt 3.2. Excelprogram for beregning av skadekostnader, Statens Vegvesen 2008